

HUBUNGAN TINGKAT PERTUMBUHAN *EXCESS BAGGAGE CHARGE* DENGAN PENDAPATAN PERUSAHAAN PADA MASKAPAI GARUDA INDONESIA RUTE DENPASAR-SINGAPURA DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL NGURAH RAI DENPASAR BALI PERIODE BULAN JANUARI SAMPAI DENGAN BULAN MARET 2012

Septiyani Putri Astutik ¹⁾

¹⁾ STTKD Yogyakarta

Abstrak

Pelayanan jasa transportasi udara meliputi tiga fase, yaitu pre flight, in flight, dan post flight service, termasuk di dalamnya adalah excess baggage yang merupakan salah satu pelayanan sebelum terbang (Pre flight service). Excess Baggage Charge adalah charge atau sejumlah uang yang harus dibayarkan penumpang kepada pihak pengangkut (carrier) untuk bagasi yang terkena excess. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara tingkat pertumbuhan excess baggage charge dengan pendapatan perusahaan pada Maskapai Garuda Indonesia rute Denpasar-Singapore di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Denpasar Bali periode Bulan Januari sampai dengan Bulan Maret 2012.

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data pendapatan excess baggage charge dan data pendapatan perusahaan rute Denpasar-Singapore periode Bulan Januari sampai dengan Bulan Maret 2012. Analisis data dan pengujian hipotesis dilakukan dengan menggunakan analisis korelasi melalui program SPSS for windows releas 15,0.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan yang kuat antara tingkat pertumbuhan excess baggage charge dengan pendapatan perusahaan pada Maskapai Garuda Indonesia rute Denpasar-Singapore di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Denpasar Bali, hal ini ditunjukkan dengan hasil korelasi sebesar 0,581 dengan nilai signifikansi 0,004.

Kata kunci : *Excess Baggage Charge, Pendapatan Perusahaan, Analisis Korelasi*

PENDAHULUAN

Dewasa ini industri penerbangan nasional di Indonesia berkembang dengan sangat pesat ditandai dengan munculnya maskapai-maskapai penerbangan yang mempunyai rute penerbangan baik domestik maupun internasional, sehingga moda transportasi udara lebih diminati oleh penumpang dibandingkan moda transportasi lain seperti kapal laut maupun kereta api. Adanya alat transportasi udara sangat membantu mereka dalam mempermudah dan menghemat waktu karena transportasi udara merupakan alat transportasi yang cepat, nyaman, dan berteknologi tinggi. Pesawat udara juga sangat membantu masyarakat (penumpang) dalam memenuhi kebutuhan setiap manusia dalam hal kesenangan dan liburan, karena merupakan penghubung dari satu daerah wisata ke daerah lainnya yang terletak baik di dalam negeri maupun luar negeri.

Penumpang dalam melakukan perjalanan ke daerah lain tidak terlepas dari barang-barang bawaan seperti *personal effect* (barang pribadi) maupun barang-barang lainnya [2]. Barang-barang bawaan penumpang pesawat udara tersebut dinamakan bagasi. Bagasi dapat digolongkan menjadi dua yaitu *unchecked baggage* (bagasi yang dapat dibawa ke kabin pesawat) dan *checked*

baggage (bagasi yang harus diproses untuk ditempatkan di compartement pesawat). *Checked baggage* tersebut harus mendapatkan penanganan yang optimal agar kelancaran penerbangan dan *passenger statisfication* dapat terjadi.

Pada saat ini, pelayanan jasa transportasi udara semakin ketat persaingannya sehingga para calon penumpang menghendaki pelayanan yang sesuai dengan harapan dan pelayanan yang benar-benar dapat menciptakan kepuasan seperti yang diharapkan oleh penumpang sehingga dalam jangka panjang dapat menciptakan loyalitas penumpang kepada perusahaan penerbangan yang bersangkutan. Selain itu, kepuasan penumpang juga diharapkan dapat mencitrakan image value yang baik bagi perusahaan penerbangan sehingga dapat meningkatkan pendapatan perusahaan.

Semua perusahaan penerbangan menginginkan agar dapat memperoleh penilaian yang baik dari penumpangnya, termasuk salah satunya yaitu maskapai penerbangan Garuda Indonesia Cabang Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Denpasar Bali. Salah satu cara yang ditempuh perusahaan untuk mendapatkan penilaian baik dari penumpang adalah dengan membuat dan menerapkan kebijakan-kebijakan yang dimiliki oleh perusahaan, antara lain kebijakan mengenai *excess baggage charge*, yaitu *charge* atau sejumlah uang yang harus dibayarkan penumpang kepada pihak pengangkut (*carrier*) untuk bagasi yang terkena *excess*. Kebijakan mengenai *Excess baggage charge* ini dikenakan kepada penumpang baik *domestic flight* maupun *international flight* yang mempunyai kelebihan bagasi.

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

Tinjauan Pustaka

Pada era globalisasi yang semakin maju dan pesat khususnya pada dunia penerbangan, pertumbuhan perusahaan jasa transportasi udara semakin meningkat tidak hanya di luar negeri tetapi juga di dalam negeri. Hal ini disebabkan oleh konfigurasi letak negara Indonesia yang merupakan negara kepulauan dengan jumlah penduduk yang besar serta mempunyai bentang perbatasan wilayah yang besar sehingga kebutuhan masyarakat akan ketersediaan sarana transportasi juga semakin meningkat.

Menurut Hadi [1], prosedur *ground handling* membutuhkan pelayanan yang konsisten, khususnya dalam hal ketepatan waktu (*punctuality*), dimana waktu dan kecepatan sarana transportasi udara sanggup mempersingkat perjalanan yang mempunyai jarak jauh. Perusahaan penerbangan atau *airline* berupaya agar tidak terjadi keterlambatan yang akan merugikan perusahaan dan penumpang. Penelitian Nofizal [3] dalam tugas akhirnya yang berjudul tentang “Analisa Metode Penanganan *Baggage* Untuk *Passanger*” tentang *customer statisfication* (kepuasan penumpang dan maskapai penerbangan), dimana staf *airline* berusaha agar penumpang yang dilayani mendapatkan kepuasan atas pelayanan tersebut. Hal ini akan membawa citra baik untuk perusahaan sekaligus akan lebih mendapatkan kepercayaan dari pihak customer (pelanggan) yang ditangani.

Menurut Reini [4] bahwa dalam proses penanganan bagasi dibutuhkan ketelitian dari seorang staf *ground handling* karena setiap proses kerja harus sesuai dengan *standar operation procedure* (SOP). Implikasi dari semua paparan di atas adalah bahwa dengan pesatnya persaingan antar maskapai penerbangan, dan semakin meningkatnya *demand* (permintaan) akan jasa transportasi udara di Indonesia maka kasus tentang *excess baggage* juga semakin besar sehingga dapat berdampak pada peningkatan pendapatan perusahaan.

Landasan Teori

Service Excellent

Service excellent adalah peningkatan kualitas pelayanan kepada masyarakat di dalam negeri khususnya dan luar negeri pada umumnya yang semakin lama semakin kritis dan membutuhkan perhatian dari setiap institusi maupun perusahaan yang terlibat dalam pemberian kualitas pelayanan [7]. Hal ini sangat penting sebagai dasar untuk menentukan strategi dalam mencapai tujuan perusahaan dan semua hal tersebut harus dijadikan sebagai konsep yang berorientasi kepada pelanggan (*Coustomer Oriented*) sebagai pijakan.

Produk usaha penerbangan berbentuk totalitas pelayanan yang dikenal dengan konsep “*core service*” yang merupakan inti dari produk penerbangan. Produk yang dipasarkan salah satunya yaitu penanganan bagasi. Hal tersebut merupakan bagian dari totalitas pelayanan dari perusahaan kepada pelanggan demi menciptakan image yang baik terhadap perusahaan. Ada tiga fase dalam service (pelayanan) dalam totalitas pelayanan (*peripheral service*) yaitu:

1. Fase pelayanan pra terbang (*pre flight service*)
2. Fase pelayanan selama penerbangan (*in flight service*)
3. Fase paska terbang (*post flight service*)

Kelemahan yang terdapat pada salah satu fase dari ketiga fase pelayanan tersebut akan membawa akibat buruk terhadap kualitas dari produk penerbangan, sehingga diperlukan konsistensi tingkat pelayanan agar usaha penerbangan memperoleh dan dapat mempertahankan konsumen yang dimilikinya, sesuai dengan tujuan dari service excellent yaitu menghapus dan mengurangi kendala-kendala yang terjadi selama ini dengan menata kembali sistem pelayanan yang ada agar semua pemakai jasa transportasi udara semakin puas akan segala kemudahan sebelum perjalanan serta sesudah perjalanan.

Ground Handling dan Baggage Handling

Ground handling pada dasarnya mempunyai pengertian yang sama, yaitu merujuk pada suatu aktifitas perusahaan penerbangan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap para penumpang berikut bagasi, pos, kargo, peralatan pembantu pergerakan pesawat di darat dan pesawat terbang itu sendiri selama di bandara untuk keberangkatan.

Pengertian bagasi menurut IATA (*International Air Transportation Assosiation*) *baggage regulation* yang telah diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia adalah artikel, harta benda dan barang-barang pribadi yang dimiliki oleh penumpang yang diijinkan oleh airlines untuk diangkut oleh pesawat udara guna keperluan untuk dipakai atau yang digunakan untuk penumpang yang bersangkutan selama perjalanan. Bagasi juga diartikan sebagai barang bawaan penumpang selama perjalanannya. Bagasi dibawa oleh penumpang, baik yang bisa diletakkan atau disimpan di dalam cabin penumpang (*head rack*). Menurut bentuk dan penempatannya di dalam pesawat, bagasi dibagi menjadi dua yaitu:

1. *Checked Baggage*

Adalah barang bawaan penumpang yang karena ukuran dan beratnya diharuskan untuk ditempatkan di dalam *cargo compartment* dengan menggunakan ULD (*Unit Load Device*) atau sebagai *bulk baggage*.

2. *Un-checked Baggage*

Adalah barang bawaan penumpang yang pada saat penerbangan berlangsung dapat ditempatkan di cabin penumpang (*head rack*). *Un-checked baggage* juga dikenal dengan istilah *hand baggage* dan *carry on baggage*.

Excess Baggage Charges

Excess baggage adalah kelebihan berat bagasi dari total berat bagasi yang dibawa oleh penumpang dikurangi berat bagasi cuma- cuma (*free baggage allowance*), sedangkan *excess baggage charge* adalah *charge* atau sejumlah uang yang harus dibayarkan penumpang kepada pihak pengangkut (*carrier*) untuk bagasi yang terkena *excess*. *Excess baggage charge* dikenakan kepada penumpang baik *domestic flight* maupun *international flight* yang mempunyai kelebihan bagasi.

Pembayaran *excess baggage* terjadi apabila bagasi yang dibawa oleh penumpang melebihi ketentuan berat bagasi yang diijinkan/ diperbolehkan oleh airlines (*free baggage allowance*). Berat bagasi yang diperbolehkan dibawa oleh penumpang ditentukan sesuai dengan aturan *weight concept* dan *piece concept* yang telah ditentukan oleh PT. Garuda Indonesia Airlines. Ketentuan pembayaran untuk *excess baggage* PT. Garuda Indonesia Airlines dapat dilihat pada pada Tabel 1 berikut ini:

Tabel 1. Ketentuan Tarif Bagasi Lebih PT. Garuda Indonesia Rute Internasional

No	dari DPS ke	tarif (USD)
1	Amsterdam (AMS)	USD 23
2	Hongkong (HKG)	USD 15
3	Incheon (ICN)	USD 19
4	Beijing (BEJ)	USD 10
5	Canton (CAN)	USD 10
6	Nagoya (NGO)	USD 10
7	Osaka (OSA)	USD 10
8	Shanghai (SHA)	USD 10
9	Melbourne (MEL)	USD 15
10	Perth (PER)	USD 10
11	Pudong Airport (PVG)	USD 10
12	Shanghai (SHA)	USD 10
13	Singapore (SIN)	USD 7
14	Sydney (SYD)	USD 15
15	Tokyo (TYO)	USD 10

Penumpang akan mengetahui apakah akan terkena *excess baggage* atau tidak apabila penumpang yang bersangkutan tersebut melakukan *check-in* (pelaporan). Pada saat *check-in*, penumpang yang membawa bagasi akan dilakukan penimbangan oleh *check-in officer* terhadap bagasi penumpang, kemudian diberi label bagasi sesuai dengan berat dan stasiun tujuan.

Apabila bagasi yang dibawa oleh penumpang melebihi ketentuan *free baggage allowance*, maka secara otomatis penumpang tersebut terkena *excess baggage* dan harus membayar *charge* ke counter pembayaran *excess baggage* PT. Garuda Indonesia Airlines di terminal keberangkatan sebelum mendapatkan *boarding pass* dan *claim tag* nya [5].

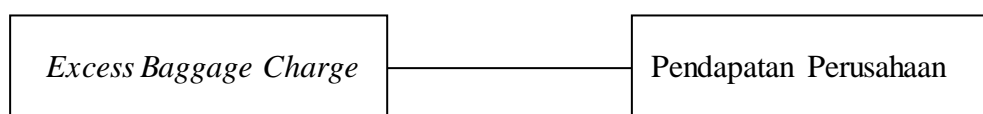
Hipotesis

Berdasarkan uraian di atas, maka hipotesis dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

- H_0 : Tidak ada hubungan antara tingkat pertumbuhan excess baggage charge dengan pendapatan perusahaan pada maskapai Garuda Indonesia rute Denpasar-Singapura di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Denpasar Bali periode Bulan Januari sampai dengan Bulan Maret 2012.
- H_a : Ada hubungan antara tingkat pertumbuhan excess baggage charge dengan pendapatan perusahaan pada maskapai Garuda Indonesia rute Denpasar-Singapura di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Denpasar Bali periode Bulan Januari sampai dengan Bulan Maret 2012.

Model Penelitian

Model penelitian yang digunakan dapat dilihat pada Gambar 1 berikut ini:



Gambar 1. Model Penelitian

METODE PENELITIAN

Bahan Penelitian

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data pendapatan excess baggage charge pada penerbangan internasional maskapai Garuda Indonesia rute Denpasar-Singapura dan data pendapatan perusahaan pada Maskapai Garuda Indonesia yang sudah diinput ke dalam suatu laporan penjualan yang dimiliki oleh PT. Garuda Indonesia Cabang Bandar Udara Ngurah Rai Denpasar, Bali. Data yang digunakan adalah data pendapatan excess baggage charge dan data pendapatan selama 3 (tiga) bulan yaitu Bulan Januari sampai dengan Bulan Maret 2012.

Alat Analisis Data dan Pengujian Hipotesis

Korelasi adalah salah satu teknik statistik yang digunakan untuk mencari hubungan antara dua variabel atau lebih yang sifatnya kuantitatif [6]. Hubungan antara dua variabel dapat disebabkan karena kebetulan saja, atau merupakan hubungan sebab akibat antara dua variabel [8]. Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis korelasi dengan menggunakan program *SPSS for Windows release 15,0* yang sudah dilengkapi dengan perhitungan statistik. Adapun rumus korelasi yang digunakan adalah sebagai berikut.

$$r = \frac{n \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[n \sum X^2 - (\sum X)^2][n \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}} \dots\dots\dots (1.1)$$

Dengan:

r = Koefisien korelasi pearson

n = Jumlah sampel

X = Variabel bebas

Y = Variabel terikat

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Data Excess Baggage Charge

Excess baggage charge merupakan salah satu kebijakan perusahaan yang dikenakan terhadap penumpang yang membawa bagasi melebihi kuota yang telah ditetapkan, sehingga diberlakukan tarif sesuai dengan rute yang dituju.

Tabel 2. Jumlah Pendapatan Excess Baggage Charge Dalam Mata Uang Dollar (USD) Rute Denpasar-Singapura Periode Bulan Januari Sampai Dengan Bulan Maret 2012

Tanggal	Januari	Februari	Maret	Jumlah berdasarkan hari
1	\$60,00	\$56,00	0	\$106,00
2	0	0	0	0
3	0	0	\$119,00	\$119,00
4	\$108,00	0	\$140,00	\$248,00
5	\$180,00	\$35,00	0	\$2015,00
6	\$60,00	0	0	\$60,00
7	\$78,00	0	0	\$78,00
8	\$390,00	0	\$100,00	\$490,00
9	0	0	0	0
10	\$84,00	0	\$175,00	\$259,00
11	0	0	\$301,00	\$301,00
12	\$175,00	\$70,00	\$35,00	\$280,00
13	0	0	0	0
14	0	0	0	0
15	\$105,00	\$91,00	\$175,00	\$371,00
16	0	\$140,00	0	\$140,00
17	0	0	0	0
18	\$150,00	0	0	\$150,00
19	\$175,00	0	0	\$175,00
20	\$70,00	\$70,00	0	\$140,00
21	0	0	0	0
22	0	0	0	0
23	\$105,00	0	0	\$105,00
24	0	0	0	0
25	0	\$165,00	\$245,00	\$410,00
26	0	0	\$35,00	\$35,00
27	0	0	\$105,00	\$105,00
28	0	0	\$140,00	\$140,00
29	\$56,00	0	0	\$56,00
Total	\$1.796,00	\$627,00	\$1.654,00	\$5.867,00

Tabel 3. Jumlah Pendapatan Excess Baggage Charge Dalam Mata Uang Dollar (USD)
Rute Denpasar-Singapura Periode Bulan Januari Sampai Dengan Bulan Maret
2012

Tanggal	Januari	Februari	Maret	Jumlah berdasarkan hari
1	\$60,00	\$56,00	0	\$106,00
2	0	0	0	0
3	0	0	\$119,00	\$119,00
4	\$108,00	0	\$140,00	\$248,00
5	\$180,00	\$35,00	0	\$2015,00
6	\$60,00	0	0	\$60,00
7	\$78,00	0	0	\$78,00
8	\$390,00	0	\$100,00	\$490,00
9	0	0	0	0
10	\$84,00	0	\$175,00	\$259,00
11	0	0	\$301,00	\$301,00
12	\$175,00	\$70,00	\$35,00	\$280,00
13	0	0	0	0
14	0	0	0	0
15	\$105,00	\$91,00	\$175,00	\$371,00
16	0	\$140,00	0	\$140,00
17	0	0	0	0
18	\$150,00	0	0	\$150,00
19	\$175,00	0	0	\$175,00
20	\$70,00	\$70,00	0	\$140,00
21	0	0	0	0
22	0	0	0	0
23	\$105,00	0	0	\$105,00
24	0	0	0	0
25	0	\$165,00	\$245,00	\$410,00
26	0	0	\$35,00	\$35,00
27	0	0	\$105,00	\$105,00
28	0	0	\$140,00	\$140,00
29	\$56,00	0	0	\$56,00
Total	\$1.796,00	\$627,00	\$1.654,00	\$5.867,00

Tabel 3 memperlihatkan data pendapatan *excess baggage charge* per hari yang telah diinput ke dalam laporan bulanan dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan berdasarkan rute yang telah ditetapkan yakni Denpasar-Singapura. Dari data pada Tabel 3 maka dapat dilihat jumlah total pendapatan *excess baggage charge* tertinggi yaitu pada Bulan Januari yakni sebesar USD 1.796,00. Jumlah pendapatan *excess baggage charge* secara keseluruhan dari mulai Bulan Januari sampai dengan Bulan Maret sebesar USD 5.867,00. Data tersebut merupakan data yang diperoleh dari Maskapai Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Denpasar Bali.

Data Pendapatan Perusahaan

Pendapatan perusahaan yang dimaksud di sini adalah pendapatan dari jumlah total penumpang yang berangkat (*onboard*) dari penumpang kelas ekonomi (Y) dan kelas bisnis (C) serta pendapatan bagasi yaitu dari pendapatan *excess baggage charge* yang diberlakukan.

Tabel 4. Data Pendapatan Perusahaan Dalam Mata Uang Dollar (USD)

Tanggal	Januari	Februari	Maret	Jumlah/hari
1	18460	9786	11020	39266
2	21750	13700	8020	43470
3	22370	9040	12409	43819
4	16678	10100	21510	48288
5	20170	21035	17520	58725
6	21300	10990	9090	41380
7	18488	7250	11420	37158
8	20560	7660	12950	41170
9	12740	9740	9340	31820
10	16434	9450	10545	36429
11	13560	8680	19001	41241
12	16425	15510	13685	45620
13	8290	6570	14400	29260
14	14040	8170	18700	40910
15	17945	11591	18855	48391
16	10240	14810	18940	43990
17	9620	14640	22370	46630
18	8530	8270	19940	36740
19	14185	20730	18050	52965
20	9260	14340	13250	36850
21	2990	7540	19080	29610
22	7140	6060	18390	31590
23	16325	15440	0	31765
24	22500	7920	13780	44200
25	20730	11535	18545	50810
26	19210	16980	12985	49175
27	20500	16990	7355	44845
28	22500	8170	12080	42750
29	22556	8550	14260	45366
30	19590	0	16625	36215
31	17880	0	14059	31939
Total	502966	331247	448174	282387

Tabel 4 memperlihatkan data pendapatan perusahaan pada setiap bulannya yang didapat dari data akumulasi (penjumlahan) antara data pendapatan *excess baggage charge* dengan jumlah pendapatan penumpang *onboard* rute penerbangan Denpasar-Singapore selama periode Bulan Januari sampai dengan Bulan Maret 2012. Data pendapatan penumpang di sini merupakan data pendapatan penumpang berdasarkan class yakni hasil perolehan jumlah pendapatan berdasarkan fare base (normal tarif) yang diberlakukan oleh PT. Garuda Indonesia. Pendapatan tertinggi yaitu pada Bulan Januari USD 502.966, dengan total pendapatan dari Bulan Januari sampai dengan Bulan Maret 2012 adalah sebesar USD 1.282.387.

Analisis Data dan Pengujian Hipotesis

Penelitian ini ditujukan untuk menganalisis hubungan antara tingkat pertumbuhan *excess baggage charge* dengan pendapatan perusahaan rute penerbangan Denpasar-Singapore periode Bulan Januari sampai dengan Bulan Maret 2012. Data penelitian ini terdiri dari dua variabel yaitu variabel pendapatan *excess baggage charge* (X) dan variabel pendapatan perusahaan (Y). Perhitungan analisis data statistik dan pengujian hipotesis dilakukan dengan menggunakan analisis korelasi dengan program SPSS seri 15,0. Adapun rumus korelasi yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$r = \frac{n \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[n \sum X^2 - (\sum X)^2][n \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}} \dots\dots\dots (1.1)$$

Dengan:

r = Koefisien korelasi pearson

n = Jumlah sampel

X = Variabel bebas

Y = Variabel terikat

Berdasarkan hasil analisis data dan pengujian hipotesis dengan menggunakan perhitungan korelasi melalui program SPSS seri 15,0. Maka didapatkan hasil sebagai berikut.

Tabel 5. Hasil Statistik Deskriptif

Variabel	Mean	Std. Deviation	N
excess baggage charge (USD)	255,0870	403,62560	31
pendapatan perusahaan (USD)	1367,3226	7192,76246	31

Tabel 5 menunjukkan hasil statistik diskriptif dari data penelitian dimana nilai rata-rata pendapatan *excess baggage charge* dalam mata uang dollar (USD) jumlah rata-rata yang didapatkan sebesar 255,0870, sedangkan rata-rata pendapatan perusahaan dalam mata uang dollar (USD) adalah sebesar 41.367,3226.

Tabel 6. Hasil Korelasi Antara *Excess Baggage Charge* Dengan Pendapatan Perusahaan Periode Bulan Januari sampai dengan Bulan Maret 2012

		excess baggage	pendapatan
excess baggage charge	Pearson Correlation Sig. (2-tailed)	1	,581(**)
N			,004
pendapatan	Pearson perusahaan	31	31
Correlation Sig. (2-tailed) N		,581(**)	1
		,004	
		31	31

Tabel 6 di atas menunjukkan hasil perhitungan korelasi (r) dengan menggunakan program SPSS Release 15,0. Hasil analisis korelasi menunjukkan bahwa nilai korelasi antara *excess baggage charge* dengan pendapatan perusahaan adalah sebesar 0,581 yang menunjukkan ada hubungan yang positif antara tingkat pertumbuhan *excess baggage charge* dengan pendapatan perusahaan. Nilai signifikansi korelasi sebesar $0,004 < 0,05$ menunjukkan H_0 ditolak dan H_a diterima, dengan kata lain ada hubungan yang positif dan kuat antara tingkat pertumbuhan *excess baggage charge* dengan pendapatan perusahaan.

KESIMPULAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui besarnya hubungan antara tingkat pertumbuhan *excess baggage charge* dengan pendapatan perusahaan pada Maskapai Garuda Indonesia dengan rute penerbangan Denpasar- Singapura di Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Denpasar Bali. Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka kesimpulan yang dapat diambil adalah sebagai berikut:

1. Hasil pengujian hipotesis menunjukkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima, yang ditunjukkan dengan nilai signifikansi $0,004 < 0,05$ yang berarti ada hubungan yang kuat antara hubungan tingkat pertumbuhan *excess baggage charge* dengan pendapatan perusahaan.
2. Besarnya nilai korelasi 0,581 menunjukkan terdapat hubungan yang positif antara tingkat pertumbuhan *excess baggage charge* dengan pendapatan perusahaan yang berarti semakin tinggi pertumbuhan *excess baggage charge* pendapatan perusahaan semakin meningkat.
3. Tingkat pendapatan *excess baggage charge* untuk Bulan Januari sebesar USD 1.796,00 dan pada bulan Februari sebesar USD 627,00 serta pada Bulan Maret sebesar USD 1.654,00 dengan total keseluruhan pendapatan sebesar USD 5.687,00 serta pendapatan terbesar pada Bulan Januari.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Muhammad Hadi, *Ground Handling (Tata Operasi Darat)*, Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Umum, 1999.
- [2] Tarigan Hasnah, "Proses Penanganan Penumpang dan Bagasi Di PT. Garuda Angkasa Bandar Udara International Adisutjipto Yogyakarta," Tugas Akhir, Program Studi Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Yogyakarta, 2009.
- [3] Muh. Nofizal, "Analisa Metode Penanganan Baggage Untuk Passanger Di PT Garuda Angkasa Bandar Udara Internasional Yogyakarta," Tugas Akhir, Program Studi Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Yogyakarta, 2003.
- [4] Hidayah Reini, "Korelasi Jumlah Bagasi Dengan jumlah penumpang PT Garuda Indonesia Bandar Udara International Soekarno-Hatta Cengkareng," Tugas Akhir, Program Studi Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Yogyakarta, 2009.
- [5] Anggara Rokhmanudin, "Tingkat Pertumbuhan Excess Baggage Charge Untuk Rute JOG-UPG Di PT. Merpati Nusantara Airlines Bandar Udara International Adisutjipto Yogyakarta," Tugas Akhir, Program Studi Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Yogyakarta, 2010.
- [6] Santoso, *Buku Latihan SPSS Statistik Parametrik*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo, 2000.
- [7] Soetomo Wisjnoj, "Modul Service Excellent," Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta, Yogyakarta, 2011.
- [8] T. Wahyono, *Memahami Teknik Analisis Statistik Secara Sistematis dan Praktis*, Jakarta: PT Elex Media Komputindo, 2009.
- [9] —, "Commercial Bulletin. PT. Garuda Indonesia," 2008, Tidak dipublikasikan.